



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. april 2015
J. nr. 2015-2195

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. marts 2015 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 162 – Jernbanelov, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mike Legarth (KF).

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren redegøre for og vurdere, om det er lovligt, i overensstemmelse med EU-reglerne og ikke mindst hensigtsmæssigt at lade Jernbanenævnet sekretariatsbetjene af Trafikstyrelsen? Burde man ikke have vandtætte skotter mellem de to enheder, så man undgår evt. beskyldninger om indspistede og inhabilitet?

Svar:

Det skal først og fremmest bemærkes, at organiseringen af Jernbanenævnets sekretariatsbetjening hverken følger af gældende jernbanelov eller forslag til ny jernbanelov (L 162), men er fastsat ved bekendtgørelse.

EU's regler om organiseringen af det nationale tilsynsorgan, i Danmark Jernbanenævnet, er fastsat i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. De relevante bestemmelser har følgende ordlyd:

1. Hver medlemsstat opretter et enkelt nationalt tilsynsorgan for jernbanesektoren. Dette organ skal være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed, jf. dog stk. 2. Det skal også med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.
2. Medlemsstaterne kan oprette tilsynsorganer, som er kompetente for flere regulerede sektorer, hvis disse integrerede tilsynsmyndigheder opfylder de krav om uafhængighed, der er nævnt i nærværende artikels stk. 1. Tilsynsorganet for jernbanesektoren



kan også rent organisatorisk slås sammen med den nationale konkurrencemyndighed, jf. artikel 11 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 101 og 102, den sikkerhedsmyndighed, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU, eller det licensudstedende organ, der er omhandlet i nærværende direktivs kapitel III, hvis det fælles organ opfylder de krav om uafhængighed, der er nævnt i nærværende artikels stk. 1.

Som det fremgår af artikel 55, nr. 2 i direktivet kan medlemsstaterne organisatorisk slå tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet) sammen med den nationale konkurrencemyndighed eller med jernbanesikkerhedsmyndigheden eller med det licensudstedende organ på jernbaneområdet. I Danmark er Trafikstyrelsen både sikkerhedsmyndighed og licensudstedende myndighed på jernbaneområdet.

Tilsynsorganet vil således efter direktivets regler kunne slås sammen med Trafikstyrelsen, hvis Trafikstyrelsen opfylder de krav til uafhængighed, der fremgår af 3. og 4. punktum i artikel 55, nr. 1. Med de opgaver, Trafikstyrelsen varetager i dag, er der områder, hvor dette krav til uafhængighed ikke er opfyldt. For det første godkender Trafikstyrelsen i dag takster for kombiterminaler, hvor disse takster efterfølgende kan indbringes for Jernbanenævnet. Denne godkendelsesordning vurderes imidlertid ikke at være i overensstemmelse med andre regler i direktiv 2012/34/EU, hvorfor den med det fremsatte forslag til jernbanelov foreslås ophævet. For det andet kan Trafikstyrelsens sikkerhedsafgørelser i dag indbringes for Jernbanenævnet. Denne klageadgang foreslås med lovforslaget afskåret, idet Jernbanenævnet ikke besidder nogen selvstændig sikkerhedsmæssig ekspertise. Der er ingen EU-retlige krav om en sådan klageadgang.

Med den nye jernbanelov og udmøntning i reviderede bekendtgørelser vil der herefter ikke være nogen områder, hvor Trafikstyrelsens øvrige opgaver vil kunne compromittere den uafhængighed, der kræves efter direktivet.

Lovforslaget indebærer imidlertid ikke, at tilsynsorganets opgaver henlægges til Trafikstyrelsen. Lovforslaget indebærer, at Jernbanenævnet – som det også er tilfældet i dag – er et uafhængigt nævn, som består af medlemmer indstillet af højere læreanstalter og institutioner med relevante faglige kompetencer.

Jernbanenævnets uafhængighed styrkes ved lovforslaget, idet Jernbanenævnets medlemmer ikke længere skal udpeges af transportministeren, men af erhvervs- og vækstministeren efter høring af transportministeren. Jeg forventer endvidere at fremsætte ændringsforslag, hvor det foreslås, at formanden for Jernbanenævnet skal være dommer, hvilket yderligere vil styrke nævnets uafhængighed.



Jeg ser således ingen EU-retlige problemer med den tiltænkte organisering af Jernbanenævnet og dets sekretariatsbetjening. Da Trafikstyrelsen med forslaget til jernbanelov ikke længere vil træffe beslutninger, der kan indbringes for Jernbanenævnet, kan jeg som anført ovenfor heller ikke se, at der kan være nogen habilitetsmæssige problemer med ordningen for nævnets sekretariatsbetjening.

Det kan herefter overvejes, om denne organisering er hensigtsmæssig.

Danmark er et mindre land med begrænset jernbaneekspertise og begrænsede kompetencer for markedsovervågning på jernbaneområdet. Ved den tiltænkte organisering vil Jernbanenævnets sekretariat lettere kunne trække på Trafikstyrelsen kompetencer. Det er min forventning, at denne organisering af Jernbanenævnets sekretariatsbetjening vil bidrage til en mere effektiv betjening af jernbanebranchen, herunder ved at ordningen skaber mulighed for effektivt og hurtigt at justere Jernbanenævnets sekretariats ressourcer afhængigt af arbejdsopgaverne.

Som det også fremgår af høringsnotatet, er sikring af Jernbanenævnets uafhængighed og habilitet centralt for Jernbanenævnets virksomhed, også i forhold til nævnets sekretariatsbetjening. Trafikstyrelsen stiller allerede efter gældende jernbanelov sekretariatsbistand i form af medarbejdere til rådighed for Jernbanenævnet. Dette er hensigtsmæssigt, idet der er knaphed på personer, der besidder relevant jernbaneekspertise og markedsovervågningskompetencer inden for jernbaneområdet. Jernbanenævnets uafhængighed understøttes af, at sekretariatsmedarbejderne ved behandling af sager for nævnet alene er underlagt Jernbanenævnets formands instruktion. Denne ordning videreføres ved forslaget til ny jernbanelov.

Lovforslaget ændrer ikke på, at der vil være tale om en fast sekretariatsbetjening af Jernbanenævnet, idet Jernbanenævnet vil blive betjent af en fast medarbejderskare, der herudover efter behov kan gøre brug af tilstedeværende faglige kompetencer hos Trafikstyrelsen.

Transportministeriet har som led i det lovforberedende arbejde overvejet to mulige alternativer til den tiltænkte organisering.

For det første har det været undersøgt, om opgaven vedrørende klagesager kunne overføres til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, idet artikel 55, nr. 2 også anfører det som en mulighed, at tilsynsorganet slås sammen med den nationale konkurrencemyndighed. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har dog meldt tilbage, at de ikke fandt sig kompetente til denne opgave, idet styrelsens øvrige opgaver vedrører markeder, hvor der er konkurrence, og hvor priserne kan fastsættes mere eller mindre frit. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen anførte, at styrelsens medarbejdere ikke har erfaring eller ekspertise med disse opgaver, som vedrører et meget specialiseret og fuldstændigt gennemreguleret



område, hvor viden om køreplaner, materiel, reguleringshierarkier mv. er vigtige for at foretage korrekte vurderinger.

Side 4/4

Den anden mulighed var, at sekretariatet blev etableret som en helt selvstændig organisation. Men det vil dels indebære en faglig svækkelse, idet der i så fald ikke vil være mulighed for at trække på de jernbanefaglige kompetencer i Trafikstyrelsen, dels vil det være en meget dyrere løsning. Der har ikke fra jernbanebranchens side i høringerne over lovforslaget været fremført ønske om en sådan model, og jeg har heller ikke noget ønske om at belaste jernbanebranchen med unødvendige merudgifter.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke